

Rapport

Date de la séance du CE: 8 juin 2016
Direction: Direction de la justice, des affaires communales et des affaires ecclésiastiques
N° d'affaire: 201 16 3
Classification: Non classifié

Crédit-cadre pour la planification et la réalisation d'aires de stationnement destinées aux gens du voyage de nationalité suisse ; crédit d'engagement pour la période allant de 2017 à 2021.

Table des matières

1	Synthèse	2
2	Bases.....	2
2.1	Bases légales	2
2.2	Autres bases.....	3
3	Description de l'affaire	3
3.1	Rappel	3
3.2	Caractéristiques du projet.....	5
3.2.1	Description des sites.....	6
3.2.2	Frais d'aménagement et d'investissement relevant des sites concernés	7
3.2.3	Montant du crédit-cadre	8
3.2.4	Durée du crédit	8
3.2.5	Référendum financier	8
3.2.6	Coûts induits.....	8
3.3	Calendrier, modalités, organisation, compétences.....	9
4	Place du projet dans le programme gouvernemental de législature et dans d'autres planifications importantes	10
5	Répercussions financières, répercussions sur l'organisation, le personnel, l'informatique et les locaux.....	10
6	Répercussions sur les communes	10
7	Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société.....	11



8 Proposition..... 11

1 Synthèse

En ratifiant la Convention-cadre du Conseil de l'Europe pour la protection des minorités nationales en 1998, la Suisse s'est engagée à favoriser l'instauration d'un contexte qui doit permettre aux membres de minorités nationales de cultiver et de développer leur culture. Dans son message au Parlement de l'époque, le Conseil fédéral a expressément indiqué que les gens du voyage suisses constituaient une minorité nationale au sens de cette convention-cadre (voir FF 1998 1033). En 2003, le Tribunal fédéral a confirmé que le droit des gens du voyage à la préservation de leur identité était garanti par la Constitution et par le droit international, que leurs besoins devaient être pris en compte dans le cadre de la réglementation sur l'aménagement du territoire et que des emplacements appropriés devaient être mis à leur disposition (ATF 129 II 321).

Par le passé, les projets de nouvelles aires ont souvent été abandonnés de manière prématurée faute de volonté politique. Aussi cela a-t-il poussé un grand groupe de gens du voyage à occuper en 2014 le site de l'Allmend à Berne, ainsi qu'un terrain à Nidau, afin de protester contre le manque d'aires de stationnement. A Berne, les forces de police ont dû intervenir en grand nombre en vue d'évacuer la foule qui participait à cette manifestation fortement médiatisée.

Les lignes directrices relatives aux aires de séjour et de transit destinées aux gens du voyage dans le canton de Berne (2011) et la stratégie relative au choix des emplacements pour les gens du voyage dans le canton de Berne (2013) ont, dans l'intervalle, jeté les bases nécessaires à la création de nouvelles aires de stationnement destinées aux gens du voyage. Afin de pallier le manque réel d'aires de ce genre et d'éviter une autre occupation illégale entraînant une intervention de la police à grand frais, le Conseil-exécutif a chargé la Direction de la justice, des affaires communales et des affaires ecclésiastiques (JCE) de créer, avec le concours des communes concernées, jusqu'à cinq nouvelles aires de séjour et de transit (ACE 691/2014).

La présente demande de crédit-cadre doit permettre de financer la planification et la réalisation de trois nouvelles aires de séjour et de transit destinées aux gens du voyage suisses. Elle vise à donner les moyens au canton de se conformer à l'engagement international susmentionné et de répondre aux besoins des gens du voyage en termes d'emplacements. Le crédit demandé pour la période comprise entre 2017 et 2021 s'élève à 2 655 000 francs. Ce montant comprend aussi bien les frais d'aménagement que ceux d'investissement.

2 Bases

2.1 Bases légales

- Convention-cadre du Conseil de l'Europe pour la protection des minorités nationales du 1^{er} février 1998 (entrée en vigueur pour la Suisse le 1^{er} février 1999), RS 0.441.1
- Loi du 12 juin 2012 sur l'encouragement des activités culturelles (LEAC), RSB 423.11 (art. 30, al. 1, lit. c)
- Ordonnance du 13 novembre 2013 sur l'encouragement des activités culturelles (OEAC), RSB 423.411.1 (art. 22 et art. 23)

- Loi du 26 mars 2002 sur le pilotage des finances et des prestations (LFP), RSB 620.0 (art. 53)
- Ordonnance du 3 décembre 2003 sur le pilotage des finances et des prestations (OFP), RSB 621.0 (art. 139, art. 145 et art. 149)
- Loi du 9 juin 1985 sur les constructions (LC), RSB 721.0 (art. 138 et art. 139)

2.2 Autres bases

- Plan directeur, mesure D_08
- Lignes directrices relatives aux aires de séjour et de transit destinées aux gens du voyage dans le canton de Berne (ACE 1127/2011)
- Stratégie relative au choix des emplacements pour les gens du voyage dans le canton de Berne (ACE 1298/2013 ; disponible uniquement en allemand)
- Stratégie relative au choix des emplacements pour les gens du voyage dans le canton de Berne. Extension du mandat attribué à la Direction de la justice, des affaires communales et des affaires ecclésiastiques, résultat de la séance du 21 mai 2014 (ACE 691/2014 ; disponible uniquement en allemand)
- Arrêt du Tribunal fédéral, arrêt 1A.205/2002 du 28 mars 2003 (ATF 129 II 321)

3 Description de l'affaire

3.1 Rappel

L'objectif énoncé par la fiche de mesure D_08 du plan directeur du canton de Berne, intitulée « Créer des aires de séjour et de transit destinées aux gens du voyage », est d'augmenter le nombre de ces aires sur le territoire cantonal. La réussite de ce projet passe notamment par l'élaboration d'une stratégie de base ainsi que d'une stratégie relative au choix des emplacements.

Les lignes directrices relatives aux aires de séjour et de transit destinées aux gens du voyage dans le canton de Berne, adoptées en 2011, présentent les principaux enjeux entourant le sujet et règlent la répartition des tâches entre le canton, les communes et les gens du voyage en matière de planification, de réalisation et d'exploitation des aires de stationnement. De plus, le canton de Berne y différencie trois types d'aires de stationnement:

- Les *aires de séjour* sont destinées à une résidence prolongée, en particulier durant les mois d'hiver, et servent en outre de base pendant toute l'année. Les gens du voyage sont le plus souvent annoncés auprès du contrôle des habitants de la commune concernée et c'est également là que leurs enfants sont scolarisés.
- Les *aires de transit* accueillent temporairement les gens du voyage entre mars et octobre, une période caractérisée par de fréquents déplacements. Elles sont utilisées pour des séjours d'une à quatre semaines et, durant cette période, diverses activités lucratives y sont exercées.
- Les *aires de transit explicitement réservées aux étrangers* sont plus vastes et se situent aux abords des axes routiers. Elles sont essentiellement prévues pour les larges groupes de gens du voyage venant de l'étranger.

En janvier 2013, le Conseil-exécutif du canton de Berne a adopté la stratégie relative au choix des emplacements pour les gens du voyage dans le canton de Berne. Cette dernière compile les résultats d'une évaluation des sites propices à l'implantation de nouvelles aires destinées

aux gens du voyage et a servi de base à la décision du Conseil-exécutif du 18 septembre 2013 concernant la mise en œuvre de deux projets pilotes dans le canton de Berne, le premier se situant à Thoune-Allmendingen, le second à Biel/Bienne (ACE 1298/2013).

Depuis lors, l'aire de transit de Thoune-Allmendingen a pu être assainie avec succès et transformée en emplacement fréquentable à l'année. Le projet de la région biennoise n'a, quant à lui, pas été poursuivi conformément à la décision de la ville de Biel/Bienne (lettre adressée à l'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire [OACOT] en juillet 2014).

Aujourd'hui, il existe deux grandes aires de transit définitives dans le canton de Berne, à savoir celles de Jegenstorf et de Thoune-Allmendingen ; deux autres, plus petites, se trouvent dans les communes de Brienz et d'Anet. En outre, deux grandes aires de séjour sont actuellement proposées à Berne et Bienne, ainsi qu'une de moindre importance à Belp.

En avril 2014, de nombreux membres de la communauté des gens du voyage suisses s'étaient réunis à l'occasion d'une action de protestation sur le site de la « kleine Allmend » à Berne, puis sur une parcelle de Nidau. Par cette manifestation, les gens du voyage désiraient dénoncer le manque d'aires de séjour et de transit sur le territoire national. L'événement avait bénéficié d'une large couverture médiatique et c'est à la suite d'une intervention de la police de grande envergure que le site de l'Allmend avait pu être évacué après quelques jours.

Le 21 mai 2014, le Conseil-exécutif du canton de Berne a ainsi chargé la JCE de créer, d'ici à 2017, jusqu'à cinq nouvelles aires de transit et de séjour pour les Yéniches suisses et une à deux nouvelles aires de transit pour les gens du voyage étrangers (ACE 691/2014). La présente demande de crédit-cadre doit permettre d'octroyer les ressources nécessaires à la réalisation de trois aires de stationnement destinées aux gens du voyage suisses.

Lors des entretiens qui se sont déroulés avec les gens du voyage en marge de la protestation, la JCE a reconnu que le nombre d'emplacements était insuffisant et qu'il fallait immédiatement apporter une solution à ce problème moyennant des aires de transit provisoires. En 2014, des aires de transit provisoires ont pu être créées dans les plus brefs délais grâce à la fructueuse coopération de la JCE, des préfectures, des communes et des propriétaires fonciers. Cette même année, des emplacements ont ainsi été proposés à Berne, Bienne, Rohrbach, Sumiswald et Interlaken ; en 2015, à Rohrbach, Sumiswald, Bienne, Berne et Matten bei Interlaken. Les frais d'investissement, pris en charge par le canton, atteignent environ 120 000 francs pour l'année 2014 et 70 000 francs pour 2015. A cela s'ajoutent les charges considérables de personnel des administrations cantonale et communales. En 2016, les aires provisoires de Sumiswald, Bienne, Berne et Matten bei Interlaken seront une fois de plus mises à disposition.

Au sujet de l'aire provisoire de Matten bei Interlaken, il est prévu de la maintenir ouverte jusqu'en 2018 pour la saison des déplacements. Pour le canton, il serait tout à fait judicieux d'assurer sur le long terme l'existence de cette aire par le biais de mesures d'aménagement. On s'attend en effet à ce que l'exploitation durable du site soit entérinée, car, premièrement, il se trouve relativement en périphérie des axes routiers principaux du territoire cantonal ; deuxièmement, il a été prouvé que la demande était bien présente lors de la phase d'essai et, troisièmement, le conseil communal de Matten souhaite poursuivre l'expérience. La question de savoir si l'aire a su convaincre et si la commune est prête à la mettre à disposition à long

terme fera probablement l'objet d'une analyse, puis d'une décision en 2018. Par conséquent, cette aire n'entre pas encore dans le cadre de la présente demande de crédit.

En 2015, l'octroi d'une servitude et la conclusion d'une convention de prestations entre le canton et le propriétaire foncier ont rendu possible la pérennisation pour les dix ans à venir de l'aire de transit de Jegenstorf, actuellement exploitée par un particulier. Le canton de Berne a en contrepartie investi 64 429,55 francs en vue d'améliorer l'infrastructure.

C'est un groupe de travail composé de représentants du canton, des associations communales bernoises et des gens du voyage qui est chargé des affaires portant sur le thème des gens du voyage. En mai 2014, ce groupe a décidé de constituer une commission spéciale pour chercher de nouveaux emplacements dévolus aux aires de stationnement.

Dans le cadre de cette recherche, l'OACOT a évalué approximativement 4500 parcelles que le canton possède. Il a également été tenu compte de certains biens-fonds appartenant à la Confédération, aux communes ou à des particuliers, connus du fait qu'ils avaient été envisagés sur la base de précédentes études ou qu'ils étaient déjà utilisés par les gens du voyage. L'examen des sites appropriés pour créer des aires de transit explicitement réservées aux étrangers a été effectué en parallèle de l'évaluation des sites pouvant servir d'aire de séjour ou de transit. Les critères d'adéquation sont les mêmes pour les aires de séjour que pour les aires de transit. Une nouvelle évaluation se justifiait du fait de la modification substantielle des règles de l'aménagement du territoire par rapport à 2011.

Des visites sur place et des entretiens avec les propriétaires fonciers et les institutions des Directions du canton ont permis d'apprécier plus finement l'adéquation des sites retenus. Les autorités communales ont ensuite été invitées à fournir les raisons qui pourraient empêcher la bonne marche du projet. Par la suite, un bureau d'ingénieurs a été mandaté afin d'estimer le coût de réalisation des aires. Cette estimation sert de fondement à la présente demande de crédit-cadre.

3.2 Caractéristiques du projet

Le projet vise à accroître le nombre d'aires de transit et de séjour disponibles pour les gens du voyage suisses dans le canton de Berne, puisqu'actuellement l'offre est déficiente. La création de trois aires supplémentaires permettra de combler le manque en la matière et de répondre aux besoins des gens du voyage. Ce faisant, le canton satisfait à un engagement de longue date qui correspond à la mise à disposition de suffisamment d'emplacements destinés à la minorité nationale reconnue.

Grâce aux nouveaux sites, les places libres dans les aires de transit devraient être une fois et demie plus nombreuses. Si les projets exposés dans la présente demande sont mis en œuvre, la capacité d'accueil des aires de séjour s'en verrait augmentée d'environ un tiers. La commission du groupe de travail « Gens du voyage », à l'instar des représentants de la minorité qui l'ont fait de manière formelle, a établi qu'en aménageant les trois sites exposés le canton de Berne proposerait suffisamment d'aires de stationnement pour les gens du voyage.

Les emplacements mentionnés dans la présente demande ne sont destinés qu'à l'accueil des gens du voyage d'origine suisse : une aire de transit explicitement réservée aux étrangers est planifiée à part et fait l'objet d'une demande de crédit distincte. Divers paramètres impliquent la séparation des projets. D'une part, les attentes des uns et des autres divergent grandement

concernant la situation et la taille de l'aire de stationnement ainsi que son infrastructure. D'autre part, l'idée d'une aire de stationnement mixte recevrait un accueil moins chaleureux de la part des communes. En outre, les gens du voyage suisses tendraient à éviter les aires occupées par ceux venant de l'étranger pour des raisons d'ordre culturel. Si les aires étaient communes aux deux groupes, des problèmes considérables surviendraient lors de leur exploitation ou elles ne seraient pas utilisées par les gens du voyage suisses. En outre, la disparité des besoins mentionnée auparavant empêche l'aménagement d'emplacements communs.

Les lignes directrices relatives aux aires de séjour et de transit destinées aux gens du voyage dans le canton de Berne définissent la répartition des tâches entre les divers acteurs du domaine. La recherche d'emplacements, leur aménagement et leur création incombent au canton, qui supporte également les coûts de réalisation. En outre, la prise en charge par le canton des coûts induits non couverts est fixée dans le cadre d'une convention de prestations passée avec chacune des communes concernées. En revanche, l'exploitation des aires est du ressort des communes.

3.2.1 Description des sites

Aire de séjour de Lochmatte à Cerlier

Si à l'origine le canton avait porté son attention sur un bien-fonds lui appartenant, l'option du site de Lochmatte (parcelle 2018), dans l'enceinte du camping communal, propriété de la commune municipale de Cerlier, a été examinée comme l'avaient suggéré plusieurs citoyens lors d'une séance d'information publique. Le site fait office en premier lieu de terrain de camping (places destinées au tourisme) pendant la saison estivale ; mais, durant l'hiver, environ 2000 m² vacants pourraient servir d'emplacement au séjour hivernal des gens du voyage sans compromettre l'exploitation du camping au cours de la saison touristique de la commune. Les installations sanitaires et les raccordements au réseau électrique sont en bonne partie déjà en place : seule une adaptation à la saison froide est de rigueur. Utiliser cet emplacement comme aire de séjour sera selon toute probabilité conforme à l'actuelle réglementation fondamentale en matière de construction et n'entraînera que quelques adaptations mineures des règlements communaux. Le conseil municipal de Cerlier témoigne de son soutien concernant le projet et, plus particulièrement, le site retenu.

Aire de séjour et de transit de Froumholz à Muri bei Bern

Du point de vue du droit de l'aménagement du territoire, le plan de zones et le règlement de construction de la commune de Muri bei Bern affectent 3480 m² du périmètre de Froumholz à la création d'une aire de séjour destinée aux gens du voyage pour l'hiver. Néanmoins, la zone n'a pas encore été utilisée, car le lieu n'est pas desservi. Le terrain en question appartient à la commune municipale de Muri bei Bern et doit servir à l'aménagement d'une aire qui sera ouverte à l'année. A cette fin, la réglementation fondamentale en matière de construction doit être modifiée par l'édiction d'un plan de quartier cantonal. La commune est d'accord avec la procédure et serait disposée à s'occuper de l'exploitation du site.

Aire de transit de Waldacker à Herzogenbuchsee

La commune de Herzogenbuchsee se dotera d'une aire de transit dans la zone de Waldacker (parcelle 2745). Cette aire sera ouverte lors de la période des déplacements, de mars à octobre, et proposera entre 10 et 20 places d'accueil. Pour l'heure, le site est utilisé par le club de football local et par une école d'éducation canine privée pour le stationnement de véhicules. Il

s'agira de déterminer, au cours d'une prochaine étape, la mesure dans laquelle un usage mixte de l'emplacement est envisageable. Le site, propriété de la commune municipale de Herzogenbuchsee, se trouve actuellement dans une zone destinée aux installations de sport et de loisir et a été garanti, du point de vue du droit de l'aménagement, par le biais d'un plan de quartier communal.

Si les démarches relatives à l'un de ces trois projets ne pouvaient aboutir, l'OACOT chercherait un autre lieu offrant une solution *ad hoc* et utiliserait le montant du crédit pour y planifier et réaliser une aire.

Comme il est indiqué au point 3.1, l'exploitation de l'aire de Matten bei Interlaken, qui échoit en 2018, a de bonnes chances d'être prolongée à long terme par le biais de mesures d'aménagement. L'adéquation du site doit toutefois encore être prouvée tout comme le fait que la demande est suffisante dans cette région du canton, qui est relativement excentrée. Cette aire n'est donc pas concernée par la présente demande de crédit.

3.2.2 Frais d'aménagement et d'investissement

Bien que la création des aires n'en soit qu'à sa phase de conception, les frais d'aménagement et d'investissement ont déjà été chiffrés. Un tel procédé permet au Grand Conseil, d'une part, de jouer un rôle dans l'affaire en question avant même que l'aménagement n'ait engendré de coûts et, d'autre part, de pouvoir déjà prendre une décision de principe sur l'approbation des aires à un stade précoce de la procédure.

Le canton de Berne supporte les frais d'aménagement et d'investissement liés à la réalisation des aires. Une réserve de 15 pour cent est prévue en sus des frais indiqués, puisque ces derniers ne peuvent pas être évalués précisément. Les procédures juridiques sont tout particulièrement susceptibles de causer des dépenses considérables. Les frais d'aménagement devraient survenir en 2017 et 2018 et les coûts générés par la réalisation des aires devraient être supportés à partir de 2018. Il n'est toutefois pas impossible que les retards dus à des procédures de recours entraînent une modification importante du calendrier.

Les montants des frais d'aménagement et d'investissement uniques et non liés sont estimés comme suit :

Site	Nature des frais	2017	2018	2019	Somme
Cerlier	Frais d'aménagement du territoire	10 000.--			10 000.--
	Frais d'investissement		590 000.--		590 000.--
Muri bei Bern	Frais d'aménagement du territoire	40 000.--			40 000.--
	Frais d'investissement		470 000.--	470 000.--	940 000.--
Haut-Argo	Frais d'aménagement du territoire	35 000.--	35 000.--		70 000.--

	Frais d'investissement		330 000.--	330 000.--	660 000.--
Réserve (15%)					345 000.--
Total					2 655 000.--

3.2.3 Montant du crédit-cadre

Frais d'aménagement du territoire	120 000.--
Frais d'investissement	2 190 000.--
Réserve	345 000.--
Total	2 655 000.--

Les frais d'aménagement et d'investissement sont en partie inscrits dans le projet de budget 2017 et de plan intégré mission-financement 2018 à 2020 sous le domaine fonctionnel de la JCE et plus exactement de l'OACOT.

La fondation « Assurer l'avenir des gens du voyage suisses » contribue habituellement à hauteur de 15 000 francs pour soutenir la création d'une aire. L'OACOT déposera en temps voulu une demande de soutien auprès de cette fondation.

3.2.4 Durée du crédit

A cause de l'ouverture d'éventuelles procédures juridiques, les travaux de planification nécessaires peuvent en principe durer jusqu'à cinq ans. Le crédit-cadre porte donc sur la période allant de 2017 à 2021.

3.2.5 Référendum financier

Le présent crédit-cadre est soumis au référendum financier facultatif conformément à l'article 62, alinéa 1, lettre c de la Constitution cantonale et doit être publié dans la Feuille officielle du Jura bernois.

3.2.6 Coûts induits

Frais d'exploitation non couverts

D'après les exemples à disposition, l'exploitation des aires destinées aux gens du voyage de nationalité suisse couvre les frais qu'elle engendre. En cas de déficit d'exploitation, la prise en charge à concurrence de 80 pour cent du montant doit néanmoins être garantie par le canton, afin que les répercussions sur les finances des communes soient aussi faibles que possible. Les 20 pour cent restants sont eux à la charge des communes concernées.

Selon une première expérience menée avec les aires existantes, le risque de faire face à un déficit d'exploitation est minime. La somme maximale qui doit être dégagée en prévision est de 10 000 francs par aire et par an, soit un total annuel de 30 000 francs pour les trois aires. Il s'agit de nouvelles dépenses périodiques, à la charge du Fonds d'encouragement des activités culturelles, qui sont allouées au moyen de conventions de prestations passées avec les communes concernées. Leur durée contractuelle est de 15 ans à partir de l'entrée en force des mesures d'aménagement requises.

Frais de sécurité

La commune veille à l'accomplissement des tâches relevant de la police de sécurité et de la police routière sur son territoire, d'après la loi sur la police. Toutefois, si l'accomplissement de ces tâches requiert des mesures de police exigeant une formation spécifique, la Police cantonale est seule compétente pour les accomplir. Si l'engagement de la Police cantonale dépasse quelques interventions isolées, celle-ci peut facturer ses prestations à la commune concernée. Lorsque les coûts sont générés par des opérations policières sur les aires officielles de séjour ou de transit, la Direction de la police et des affaires militaires estime que les conditions prévues à l'article 31, alinéa 2 lettre d LFP sont remplies : il peut être renoncé à percevoir une recette, car les prestations de sécurité dans ce domaine représentent un intérêt majeur pour le canton.

L'ampleur des frais associés aux interventions de la police sur les nouvelles aires de transit et de séjour est à l'heure actuelle incertaine. Etant donné que ces interventions ne sont en principe pas planifiables, il est impossible d'en chiffrer précisément le coût. La Police cantonale juge qu'elle n'interviendra que quelques fois par année et par aire de transit ou de séjour officielle proposée dans le présent rapport. Globalement, ces dépenses sont estimées à une modique somme à cinq chiffres.

3.3 Calendrier, modalités, organisation, compétences

La planification des aires est prévue pour 2017 et 2018, tandis que le début de la réalisation est envisagé au plus tôt pour 2018. L'OACOT est compétent pour entreprendre des négociations avec les communes ainsi que pour aménager des aires. Le choix de l'autorité qui revêt le rôle de maître d'ouvrage est effectué en fonction du site. Les conditions générales sont quant à elles définies dans une convention de prestations passée entre le canton et la commune concernée et soumise par la JCE au Conseil-exécutif. Evaluer l'exploitation de l'aire relève également de la compétence de l'OACOT, pour autant qu'aucune Direction n'instaure un nouveau service à cet effet (cf. chapitre 5).

L'OACOT veillera à mettre suffisamment d'aires provisoires à la disposition des gens du voyage suisses avant la mise en place des nouvelles aires. En outre, des discussions approfondies sur l'éventualité d'une utilisation permanente de l'aire provisoire de Matten bei Interlaken doivent être entamées le plus tôt possible avec la commune en question, dans la mesure où le site a fait ses preuves.

Le crédit-cadre sera relayé avec des arrêtés d'exécution. En vertu de l'article 53, alinéa 2, lettre a LFP, l'utilisation des montants alloués ainsi que la décision d'une éventuelle prolongation de la durée du crédit-cadre relèvent de la compétence de la JCE (OACOT).

4 Place du projet dans le programme gouvernemental de législature et dans d'autres planifications importantes

La création de nouvelles places de stationnement pour les gens du voyage contribue à la réalisation de l'objectif intitulé « Garantir la stabilité sociale » qui figure dans le programme gouvernemental de législature 2015 à 2018. Les gens du voyage suisses ont montré, en occupant le site de l'Allmend à Berne ainsi qu'un terrain à Nidau, que les places de stationnement manquaient bel et bien. Si les infrastructures proposées ne sont pas suffisantes pour que cette minorité puisse vivre selon ses coutumes, le canton de Berne peut s'attendre à d'autres manifestations du même genre à l'avenir. Tenir compte des intérêts des minorités nationales et les favoriser constitue un devoir aussi bien politique que sociétal.

Avec la mise en place des trois aires de stationnement, sous réserve de l'appréciation du cas de Matten bei Interlaken qui devra être faite après 2018, l'objectif énoncé par la fiche de mesure D_08 du plan directeur cantonal concernant les aires de séjour et de transit serait atteint. En effet, la création de ces trois sites satisferait aux besoins de la minorité nationale en matière de places de stationnement.

5 Répercussions financières, répercussions sur l'organisation, le personnel, l'informatique et les locaux

Créer des aires de stationnement définitives pour les gens du voyage est un moyen sûr pour le canton d'éviter de nouvelles actions de protestation et de réduire le nombre d'occupations illégales de terrain, des événements qui sont source de grosses dépenses pour la Police cantonale comme pour les communes intéressées. Par ailleurs, les aires provisoires sont vouées à disparaître : la mise à disposition de ces aires n'a, d'un point de vue économique, aucun sens et engendre de lourdes charges de personnel. La réalisation d'aires définitives permet donc d'amoindrir les frais pour l'administration cantonale, la Police cantonale et les communes.

La recherche, la création de nouvelles aires de stationnement et les investissements qu'elles impliquent relèvent actuellement d'un poste de direction de projet de l'OACOT dont l'existence est assurée pour le moment jusqu'en 2017. La JCE prendra une décision relative à l'éventuelle prolongation du poste en temps voulu. Une fois les aires créées, il faudra contrôler s'il est possible, selon les directives du Conseil-exécutif, de créer de nouveaux postes. Le cas échéant, le poste de direction de projet doit être remplacé par un service spécifiquement chargé de faire concorder les attentes des gens du voyage avec celles des communes. La Direction à laquelle ce service sera rattaché est un point qui reste à définir.

La réalisation des aires de stationnement n'aura aucune répercussion sur l'informatique et les locaux.

6 Répercussions sur les communes

La création d'aires permanentes pour la minorité nationale profite avant tout aux communes qui vivent actuellement des haltes spontanées ou qui ont aménagé une aire de transit provisoire. Pour ces dernières, l'aboutissement du projet mène à une réduction des charges administratives. Pour les communes avec une aire de stationnement, les dépenses sont également limitées au mieux grâce à la signature avec le canton d'une convention de prestations et grâce à l'édiction d'un règlement concernant l'aire. En effet, la définition claire des compétences et des règles d'exploitation permet d'éviter que des frais inattendus surviennent.

D'un point de vue financier, les communes subiront peu d'inconvénients. L'expérience acquise dans les différentes aires existantes, dont celle de Thoun-Allmendingen, montrent qu'une aire de stationnement destinée aux gens du voyage suisses couvre en principe ses propres frais d'exploitation. L'exploitation d'une aire aménagée pour la minorité suisse n'a jamais été déficitaire. Si toutefois une telle situation devait se produire, le canton assurerait la prise en charge de 80 pour cent des frais d'exploitation non couverts.

Les autorités communales et les citoyens émettent souvent des réserves concernant la fréquentation de l'école par des enfants de la minorité ou font part de leurs craintes au sujet de l'excédent de charges pour l'aide sociale. La question de l'école se pose uniquement dans le cas des aires de séjour. Dans pareilles circonstances, le canton s'emploiera à chercher avec la commune des solutions qui ont le moins possible de retombées pour cette dernière. Quant à l'aide sociale, les communes de séjour sont tenues de s'en acquitter si elles sont sollicitées. Le remboursement des coûts ainsi engendrés peut cependant être réclamé auprès de la commune de domicile et, si cela n'est pas possible, aucun frais supplémentaire n'est exigé de la commune en raison de la compensation des charges. Vu le nombre réduit de cas où les dépenses liées à l'aide sociale ne peuvent pas être facturées à la commune de domicile, il n'y aura pas de répercussion notable sur l'évaluation des charges des communes selon le système de bonus-malus.

L'édition d'un plan de quartier cantonal est prévue dans certains cas pour faire office d'instrument d'aménagement. Cela ne peut toutefois se produire qu'avec l'accord de la commune. Ainsi, le canton prend la responsabilité politique du projet et décharge l'exécutif communal compétent. Le recours à cette option n'est pas envisagé lorsqu'il est jugé opportun d'utiliser un instrument de planification communal ou lorsque la commune est capable de montrer de façon crédible que le projet peut aussi bien aboutir de la sorte. Il faut néanmoins souligner que, lorsqu'aucun projet ne se concrétise au sein d'une région, la JCE se réserve le droit d'édicter un plan de quartier cantonal contre la volonté de la commune pour remplir l'objectif qui vise à la création de nouvelles aires de stationnement.

7 Répercussions sur l'économie, l'environnement et la société

La mise en place d'aires de stationnement joue avant tout un rôle pour la société, puisqu'elle implique que les conflits puissent être évités et qu'elle offre la possibilité au canton de se conformer à une obligation qui existe depuis fort longtemps. Mettre suffisamment d'emplacements à la disposition des gens du voyage suisses permet d'une part de réduire les conséquences négatives dues aux haltes spontanées et aux protestations et d'autre part d'améliorer l'image des gens du voyage.

Au cours de l'évaluation des sites, l'accent a été mis sur les zones à bâtir existantes. Le paysage et les terres cultivables sont donc préservés au mieux et les répercussions sur l'environnement sont minimales. Le volet environnemental a été pris en considération dans le cadre de l'aménagement de chacune des aires.

S'agissant des répercussions sur l'économie, ce projet n'a aucune conséquence positive ou négative.

8 Proposition

Vu les considérations qui précèdent, la Direction de la justice, des affaires communales et des affaires ecclésiastiques propose au Conseil-exécutif d'approuver le présent projet d'arrêté.

Pièce jointe

- Carte répertoriant les aires de stationnement existantes et prévues dans le canton de Berne